PORT D'ALGER.

PROJET RANG

Du 5 Avril 1840.

Suum cuique.

PARIS

IMPRIMERIE DE H. FOURNIER ET Cᵉ.

23 MAI 1842.

Le Dépôt de la Guerre vient de faire paraître un plan, dont le but est de mettre en comparaison les divers projets qu'on a formés pour la construction d'un port à Alger. Dans ce travail, on remarque une lacune. Le dernier projet de M. le capitaine de corvette Rang, celui qui depuis 1840 a servi de base à tous les autres, soit pour le port, soit pour la rade, a été omis, et la place qu'il devrait occuper reproduit seulement le plan que cet officier avait proposé en 1837, bien avant qu'il fût question d'une rade. L'extrait que nous allons publier, a pour objet de réparer cette omission préjudiciable à l'œuvre de M. Rang.



EXTRAIT D'UN MÉMOIRE INÉDIT

SUR

L'HISTOIRE DU PORT D'ALGER

DEPUIS L'OCCUPATION FRANÇAISE.

. . . .

Tel était au commencement de l'année 1840 l'état de la question. Il y avait un progrès évident dans les idées, relativement à la disposition du port à construire, mais non dans le travail, puisque la direction affectée au môle principal par l'ingénieur, et repoussée par la commission, continuait à recevoir son exécution et compromettait ainsi l'œuvre à venir. M. Poirel pouvait-il, de sa propre autorité, changer cette direction, ou devait-il attendre des ordres pour le faire? Il prit ce dernier parti.

Les personnes qui s'intéressaient au port d'Alger se plaignirent, M. Rang surtout, qui réclamait une autre direction, et voyait avec dépit les beaux blocs artificiels s'amonceler à grands frais dans une disposition condamnée. Un incident vint toutefois calmer les esprits. On apprit que le ministre de la guerre, voulant faire cesser tous les débats, allait envoyer en Afrique un inspecteur divisionnaire des Ponts et Chaussées pour arrêter un plan définitif. Le nom de M. Raffeneau de Lille fut accueilli avec faveur; on se rappelait les beaux travaux qui ont, à juste titre, établi sa réputation, et son caractère honorable était une garantie de l'empressement qu'il mettrait à écouter toutes les opinions pour accomplir dignement la mission dont il était chargé. On ne se trompa point; toutes ses opérations en fournissent la preuve la plus complète.

M. Raffeneau arriva à Alger à la fin du mois de mars ; M. Kolbe, ingénieur des Ponts et Chaussées, et M. Vignon, capitaine du génie, le suivirent de près sur la corvette *le Tarn* commandée par M. Rang, que son service appelait à Alger, précisément à la même époque.

A peine en Afrique, l'inspecteur s'attacha à l'étude des localités, point évidemment essentiel pour pouvoir donner son avis en matière de construction de port. Il fit sonder afin de mieux connaître, non-seulement toutes les profondeurs, mais, ce qui était au moins tout aussi essentiel, la nature des fonds; il eut plusieurs conférences avec M. l'amiral de Bougainville et avec M. Rang, et voulut bien faire connaître à ce dernier que le gouvernement prenait intérêt à son projet, et que lui, en particulier, reconnaissait tout le mérite de son entrée de port. Hâtons-nous de dire que cet ingénieur arrivait avec des idées plus larges que celles qu'on avait osé concevoir jusqu'alors. Il adopta le port de l'officier de marine, mais il voulut y ajouter une rade abritée. M. Rang, consulté sur ce dernier point, applaudit à la hardiesse du projet, le considérant comme le complément indispensable à un établissement tel qu'on s'accorde aujourd'hui à le demander pour notre colonie. M. Raffeneau lui confiant son idée tout entière, l'appuya d'un plan dont il n'avait encore fait qu'un simple croquis; il s'agissait de construire dans la baie, à une certaine distance vis-à-vis l'ouverture du port, un BRISE-LAME ISOLÉ de 400 mètres de longueur sous l'abri duquel il serait loisible aux navires de venir prendre mouillage avant d'entrer dans le port. Cette disposition fut sur-le-champ combattue par M. Rang, et, selon le désir de l'ingénieur, devint le sujet de la lettre qu'il lui remit le lendemain, et dont nous donnons ici un long extrait.

Ft. des 24 Heures
ou Borj Sitti Takefilet

Porte Babel Ouad

ALGER

PORT

Phare

Môle Extérieur

Môle

Bn. de la Santé

Bouée

Digue des Vaisseaux du Roi

Mosquée

Roche Algefna

Roche sans nom

A

B

Bab-Azoun

Ras Tafoura

PROJET
DE
PORT ET DE RADE
Pour
ALGER
Par
Mr. RANG
5 Avril
1840

Nota: Pour le Môle de Terre
on choisirait entre A et B

LETTRE

Adressée le 5 *avril* 1840, *à M. l'inspecteur Raffeneau de Lille à Alger* (1).

MONSIEUR L'INSPECTEUR,

Vous voulez bien me faire l'honneur de me *consulter* sur l'avantage qui résulterait pour le port d'Alger de la construction dans le nord-est d'un BRISE-LAME IOSLÉ de 400 mètres de longueur environ. Je pense que ce travail offrira, en effet, quelques avantages; l'intérieur du port en deviendra peut-être plus tranquille lorsque les vents de nord-est souffleront avec violence. Les navires, que l'obscurité de la nuit, le mauvais temps, le vent contraire ou d'autres circonstances défavorables à la navigation forceront à prendre mouillage sur la rade, trouveront plus d'abri; mais, en résultat, ces avantages seront-ils suffisants, et répondront-ils à un travail si considérable, si difficile, et qui exigera sans doute beaucoup de temps? *N'y aurait-il pas possibilité d'obtenir mieux encore au moyen d'une autre disposition que celle d'un brise-lame isolé.*

Je crois, puisque une semblable construction, dont l'idée seule m'effraie, par souvenir du brise-lame de Cherbourg, ne vous paraît point d'une telle difficulté qu'on ne puisse l'entreprendre; je crois, dis-je, *qu'il y aurait beaucoup plus d'avantage à construire dans le nord-est de la presqu'île de la Marine un môle de la même étendue que ce brise-lame, lequel môle s'appuierait sur l'un des points saillants des rochers de la côte, et se prolongerait obliquement vers l'est-sud-est à peu près.* Il présenterait sans doute moins de difficulté dans sa construction que le brise-lame isolé, et embrasserait précisément toute la partie du mouillage extérieur que l'on désigne habituellement sous le nom de *petite rade.*

Permettez-moi de développer ici, le plus rapidement qu'il me sera possible,

(1) Un duplicata de cette lettre a été remis le même jour à M. l'amiral de Bougainville.

les motifs sur lesquels je me fonde dans la préférence que je viens d'émettre.

Sans parler des difficultés de la construction d'un brise-lame au milieu des eaux, et sans indiquer les inconvénients qui résulteraient du temps considérable qu'il faudrait y consacrer avant d'arriver à un résultat heureux, sujets dans lesquels je ne suis point compétent, je m'arrêterai aux seules considérations suivantes qui sont toutes du ressort des marins :

1° Je ne pense pas qu'un brise-lame isolé, avec la direction oblique qu'il devra nécessairement avoir, le considérant par rapport au vent du nord et du nord-nord-ouest, puisse former contre la houle du large un abri complet. Quelles que soient la direction, la longueur et la position de cette construction, la houle pénétrera sous cet abri et fatiguera les navires qui y seront ancrés.

2° Avec les vents du nord à l'est, la houle entrant à la fois par les deux passes du nord-ouest et du sud-est, produira un choc et un clapotis nuisibles aux petits bâtiments.

3° La passe du nord-ouest, qui sera la principale, quelque étroite qu'on la suppose, donnera évidemment accès à cette houle, de telle sorte qu'il n'en faudra pas moins, pour éviter les inconvénients de sa violence, adopter les dispositions d'ouverture pour le port, que j'ai proposées. De ce côté, il n'y aura pas un avantage bien sensible résultant de la présence d'un brise-lame.

Le mouillage sous le vent du môle extérieur (brise-lame que je propose), serait préférable sans doute, non-seulement parce que la mer y tomberait plus facilement dans le calme, mais encore parce que la profondeur de l'eau y serait moins grande, et surtout que l'espace enveloppé sous sa protection est précisément, dans toute la baie, celui qui présente les meilleures qualités pour la tenue des ancres. Ce ne serait point précisément une petite rade, mais bien plutôt un avant-port aussi facile à prendre à la voile qu'une petite rade, et dans lequel, n'importe en quelle saison, on pourrait jouir de l'avantage de s'établir à quatre amarres, ou bien de rester sur une ou deux ancres vis-à-vis l'entrée du port.

Au moyen de ce môle extérieur, les navires de toutes dimen-

sions, vaisseaux de guerre ou bâtiments marchands, viendraient, dans tous les cas possibles, prendre à la voile le mouillage de cette petite rade; nul vent ne s'y opposerait, car il y aurait un espace suffisant pour louvoyer; et, si on manœuvre bien, le vent le plus contraire n'exigerait jamais plus d'un virement de bord.

De cette nouvelle disposition, il découle encore que tout l'espace compris dans mon plan, entre la jetée de Bab-Azoun et la côte dont elle tire son nom, se trouvant abrité, pourrait être utilisé soit pour les navires en quarantaine, soit pour *l'agrandissement du Port-neuf.*

Lorsque les bâtiments mouillés en petite rade voudraient entrer dans le port, ils n'auraient besoin, pour exécuter ce mouvement, que d'employer une simple amarre sur laquelle ils se hâleraient. Si l'on adoptait le système de brise-lame isolé, il faudrait, pour exécuter la même manœuvre, remettre à la voile, ce qui serait long et moins commode.

Enfin, il est évident que *la communication du port à la rade et de la rade au port par le moyen des canots et des chalans, serait bien plus courte et plus facile dans toutes les saisons avec le système du môle appuyé qu'avec l'autre.*

De la comparaison que je viens d'établir, il découle une considération importante; c'est qu'avec le brise-lame tout doit rester tel qu'il est dans mon projet de port, ouverture, direction et longueur des jetées; tandis qu'en adoptant le môle extérieur *on peut faire subir à ce projet quelques modifications favorables* aux dispositions d'agrandissement, de sûreté et de commodité : ainsi on peut, comme je l'ai déjà dit, obtenir une ouverture plus heureusement combinée encore que celle que j'ai proposée. *On peut, en outre, former un port plus vaste,* ce qui deviendrait nécessaire pour l'application de votre admirable système de quais abordables sur tous les points par les navires de commerce, et dont il résulte de si grands avantages.

Si l'on adoptait ce môle extérieur, je proposerais les modifications suivantes à mon projet de 1839 : 1° on raccourcirait de moitié la jetée du large (actuellement en construction); 2° le gisement de

l'ouverture deviendrait Ouest-1/4 Sud-Ouest et Est-1/4-Nord-Est; 3° la rencontre des deux jetées de Bab-Azoun et des vaisseaux du Roi aurait lieu aux têtes de roches du large (les Roches sans nom), et non à celles de Al-Gefna (1); 4° la jetée de Bab-Azoun, *au lieu de s'appuyer* au pied des remparts de la ville, pourrait *se porter vers un point de la côte entre ces mêmes remparts et le fort Bab-Azoun*, ce qui fournirait une augmentation de capacité.

Tout cet ensemble de travail, soit pour le port, soit pour la petite rade, serait évidemment plus coûteux que tout ce qu'on a proposé jusqu'ici; mais aussi il répondrait bien mieux à tous les besoins du service militaire et du commerce. Le port d'Alger serait un refuge complet, car il pourrait être aussi bien protégé du côté des attaques de l'ennemi qu'il le serait de celui de la tempête . . . .

J'ai l'honneur, etc.

Le Capitaine de corvette commandant *le Tarn*,

RANG.

M. l'inspecteur Raffeneau de Lille, accueillit sans doute favorablement le nouveau projet de M. Rang, car il établit ses plans d'après les nouvelles idées qui venaient de lui être communiquées. (Voyez la carte du Dépôt de la Guerre, et comparez le troisième plan avec celui qui accompagne le mémoire ci-joint.)

(1) Il résulterait de cette nouvelle disposition que la roche Al-Gefna resterait isolée au milieu du port; mais, loin de présenter un inconvénient, elle procurerait au contraire la facilité d'élever un pilon pour y amarrer les navires.